

**LO SVILUPPO DI PERETOLA/DOCCIA FREDDA: SUI TERRENI DI CASTELLO NON SI POTRÀ COSTRUIRE**

## Enac e Unipol ricorrono contro il Pit

E TRE. Dopo quello presentato dai comitati della Piana, anche Unipol ed Enac ricorrono al Tar contro il Pit che prevede l'ampliamento di Peretola. La compagnia assicuratrice proprietaria dei terreni di Castello vuole tutelarsi: gran parte delle sue aree rientrano nelle fasce di sicurezza obbligatorie per lo scalo e dunque non vi si può costruire. Discorso diverso per Enac: «Facciamo ricorso per ribadire che la competenza sulla misura della pista è nostra» dice Vito Riggio.

SERVIZIO A PAGINA V



# Vietato costruire, Unipol va al Tar

Gran parte dei terreni dell'area di Castello rientrano nelle fasce di sicurezza obbligatorie per l'aeroporto. La proprietà ricorre contro il Pit: abbiamo già le concessioni edilizie. Anche Enac presenta un suo ricorso

## ILARIA CIUTI

RICORRE al Tar contro il Pit regionale, per quanto riguarda la nuova pista di Peretola, anche Unipol in difesa dei suoi ormai mitologici 181 ettari di Castello su cui dovrebbero colare 370 mila metri quadri di cemento di cui si è ormai persa la destinazione, dopo secoli di battaglie politiche e giudiziarie. L'annosa questione potrebbe venire annullata dalla pista parallela indipendentemente che sia lunga 2.000 metri, come prescrive il Pit, o 2.400 come approvato da Enac. In virtù dei piani di rischio obbligatori per legge negli aeroporti e dintorni la nuova pista si mangia praticamente l'intera area di Castello, impedendo di costruirci alcunché, salvo in un angolo ai bordi verso Castello, dove, volesse Della Valle comprare i terreni, forse ancora si potrebbe trasferire la Mercafir. Unipol ricorre e rivendica: avevamo prima noi le concessioni edilizie, l'aeroporto viene dopo. Non si sa

Riggio: vogliamo ribadire che la competenza sulla misura della pista è nostra

se per un reale desiderio di liberare terreni su cui non sembra così zelante di costruire. O per assicurare ai medesimi, in caso di esproprio, il valore commerciale derivante da concessioni edilizie esistenti, quantunque di fatto annullate.

Chissà se il tentativo varrebbe. Anche se Enac questo valore è decisa a riconoscerlo sul terreno che verrà espropriato dal lotto Castello per costruire il nuovo terminal dell'aeroporto: «Enac chiederà l'esproprio per conto di Adf e Adf pagherà a prezzi di mercato tenendo conto dei permessi edilizi esistenti», assicura il presidente Vito Riggio. Cui si domanda se anche la pista attuale minacci Castello. In realtà assai meno perché in questo i terreni sono sul lato pista e lì le fasce di sicurezza sono ridotte. Mentre sono assai più ampie in testata di pista, perché lì è maggiore il pericolo di incidenti e in caso di pista parallela Castello finisce in testata. Né peraltro quando, secoli or sono, il Comune autorizzò il piano urbanistico



dell'area esisteva ancora la legge che adesso impone alle amministrazioni di fare i piani di rischio per le costruzioni vicine agli aeroporti. Comunque già a quei tempi Enac esprimeva parere sfavorevole alla Scuola marescialli dei carabinieri sull'area di Castello, pur allora non vincolante.

E così siamo a tre. Tre ricorsi al Tar contro la variante al Pit che prevede la nuova pista parallela all'autostrada lunga 2.000 metri. C'è il ricorso dei Comitati della Piana che bocciano qualsiasi nuova pista e l'hanno sempre detto. E c'è anche quello che Enac aveva già detto di voler fare e che ora ha depositato: esclusivamente contro la pretesa del Pit di stabilire una lunghezza di pista, prerogativa che Riggio rivendica come di Enac, in quanto organo tecnico e statale a cui spetta l'ultima parola sulle questioni di sicurezza e operatività aeree. Il ricorso è per premunirsi: «Casomai nella conferenza dei servizi finale che deve dare la compatibilità urbanistica e a cui partecipano gli enti locali, non se ne esca qualcuno a dire che siccome noi non avevamo impugnato il Pit regionale la misura ormai decisa è 2.000 metri», spiega Riggio. Lasciando capire che il ricorso potrebbe perdere vigore presto, visto che con la prossima fusione degli scali di Firenze e Pisa viene meno ogni timore di concorrenza di Firenze verso Pisa, ragione per cui era nato il limite dei 2.000 metri.